

الصلوات التجارية بين

بقلم : الدكتور صبري فالح الحمدي



الخليج العربي وبلادة الهند

في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر

احتلت منطقة الخليج العربي أهمية خاصة في العلاقات الدولية عبر العصور التاريخية المختلفة، باعتبارها جسراً رئيسياً لانتقال الحضارات الإنسانية والتجارية الدولية، ونتيجة لقلّة مواردها الطبيعية فقد اعتمدت هذه المنطقة في حياتها الاقتصادية على ممارسة التجارة فيما بينها ومع البلدان الأخرى، وعلى حركة النقل البحري والبري للبضائع المختلفة منها وإليها، وذلك بحكم موقعها الجغرافي الذي جعل الخليج العربي ممراً بحرياً هاماً لطرق التجارة العالمية ما بين بلاد الشرق والغرب ومنذ فترات تاريخية قديمة، الأمر الذي أكسبها أهمية خاصة وشجع سكانها على ضرورة تقوية علاقاتهم التجارية مع مناطق مختلفة من العالم وفي مقدمتها بلاد الهند، إن كانت التجارة تشكل صلب حياة البابليين والفينيقيين والعرب الذين تميزوا بنشاط جدير بالاحترام.



المنطقة - ١٢١



هؤلاء العرب الذين سخرُوا سفنهم لخدمة حركة التبادل التجاري، وهو ما انعكس إيجابياً على مجمل النشاطات الاقتصادية لسكان الخليج العربي .

إن التجارة بين الهند ومناطق الخليج العربي لا تعود إلى القرون الأخيرة فحسب، بل من الثابت من النصوص الكثيرة التي عثر عليها في مدينة بابل الأثرية، أن السفن الهندية كانت تصل إلى بابل على نهر الفرات في العراق قبل حوالي ٥٠٠ عام قبل الميلاد على الأقل، وكان العرب يعرفون المحيط الهندي جيداً ويمخرون عبابه بسهولة ودراية وكأنهم يسيرون في منطقة خبروها تماماً بل وكأنهم في أحد شوارع بلدهم^(١)، ومما ساعدهم على ذلك نجاحهم في مراقبة الكواكب وتتبعهم لمسارها، ومعرفتهم لأوقات هبوب الرياح الموسمية، الأمر الذي مكنهم من الوصول إلى السواحل الهندية، وجرت العادة أن تبدأ حركة السفن في الخليج العربي مع بداية هبوب الرياح الشمالية الشرقية الموسمية في الخريف والشتاء . وقد تقوم السفن العربية الخليجية المتجهة إلى الهند برحلتين في السنة أو أكثر، أما العودة فتتوافق مع هبوب الرياح الجنوبية الغربية في أواخر الربيع وأوائل الصيف^(٢)، وقد أشاد المؤرخ الإيطالي جيوفاني أومان بمهارة البحارة العرب بقوله : "لقد اشتهر البحارة من عرب الخليج بالمهارة والاستعدادات البحرية ولم يكتفوا أن حذقوا ثقافة البحر والتجارة على شواطئه وموانئه بل ظهر منهم المعلمون المهرة"^(٣) .

من جانب آخر أدى عرب منطقة الخليج العربي دور الوسيط في نقل التجارة ما بين السواحل الهندية وسواحل الخليج العربي والجزيرة العربية، إذ من الثابت تاريخياً أنهم كانوا واسطة بين قدماء الأوروبيين والشرق الأقصى، وهم أكثر الأمم منافسة في الاتجار مع الهند . وقد شكلت تجارة الخليج العربي

حلقة وصل مهمة في واحد من أهم طرق التجارة القديمة بين الهند وأوروبا وبين الشرق والغرب، كما ثبت ومن خلال النصوص التاريخية أن هناك جاليات عربية كانت موجودة في الهند قبل ظهور الإسلام، وكان الجزء الأكبر من تجارة الخليج العربي ينقل بواسطة السفن العربية^(٤)، وحيث وصلت قوافل العرب البحرية إلى سواحل الهند وخلصها فولعوا بنفائسها وطيبها^(٥). مقابل ذلك فقد أوردت مصادر تاريخية أن أهل الشرق وفي مقدمتهم الهنود قد وصلوا بسفنهم البحرية إلى الخليج العربي منذ القرن الخامس الميلادي على أصح تقدير، مما يشير إلى تنامي الصلات التجارية بين سكان الخليج العربي وبلاد الهند^(٦).

لذلك، كان من الطبيعي أن تنشأ علاقات تجارية بين مناطق الخليج العربي وبلاد الهند، بحكم الروابط التاريخية والمصالح المشتركة، والتي شهدت تطوراً واضحاً خلال العصور الإسلامية المختلفة. وازدادت أهمية الخليج العربي وخصوصاً بعد إنشاء الأساطيل الإسلامية في عهد الخليفة الثالث عثمان بن عفان، حيث أضحت البحرين قاعدة الانطلاق العربي صوب إيران والهند، وتوسعت القوة البحرية العربية في العهدين الأموي والعباسي، وازدادت العلاقات التجارية العربية من بغداد إلى الهند وبالعكس عبر هذا الممر المائي، ومن موانئ الخليج العربي العديدة التي انتعشت في العصر العباسي البصرة والبحرين وصحار وهرمز وقشم ونزوى^(٧).

وعلى الرغم من أن الميزان التجاري في العصر العباسي كان يميل إلى الاستيراد بشكل عام، غير أن هذه البلاد ولاسيما في الخليج العربي بحكم كونه مركزاً بحرياً تتجمع فيه التجارات، قد صدرت مواد بعضها أنتج محلياً والبعض الآخر نقله التجار عرباً وأجانب، كأنواع من التمور عرفت بها

البصرة، والفاكهة كالعنب والتارنج والموز وغير ذلك، كما حمل التجار العرب الخيول الأصيلة والبغال والحمير إلى بلاد الهند^(٨). لذلك اتسع نطاق الرحلات التجارية التي قام بها أبناء الخليج العربي إلى تلك المناطق حتى صارت المناطق الشمالية والغربية للهند امتداداً جغرافياً لشواطئ الخليج العربي، وأصبح للعرب جاليات عظيمة على سواحل الهند تمارس فيها شعائرها الدينية بحرية. وكان لهم المساجد والمحاكم الخاصة بالتجار المسلمين ووكلاء في بعض المدن الهندية، وعلى الجانب الآخر فقد أشارت المصادر التاريخية إلى أن عدداً كبيراً من الجاليات الهندية قد استقرت في جميع مدن وموانئ الخليج العربي، وبات لها أسواق تجارية سميت باسمها كسوق الهندي في البصرة وهي من أجمل أسواقها^(٩).

وفي مطلع العصور الحديثة كانت تجلب أنواع المنتجات والمصنوعات الهندية بشكل رئيسي من كلكتا وسواحل الملبار مثل الفلفل والتوابل والملابس وسائر الأقمشة إلى البصرة، ولعل المعلومات القيمة والوصف الدقيق الذي أورده لنا الرحالة الهولندي راوولف ليونهارت أثناء زيارته المنطقة في الربع الأخير من القرن السادس عشر، ما أظهر لنا طبيعة وحجم الحركة التجارية المتنامية للبضائع الهندية وانسيابها في أسواق الخليج العربي، إذ يقول: "حينما كنت في بغداد في اليوم الثاني من شهر كانون الأول من عام ١٥٧٤، فقد أرسلت إليها خمس وعشرون سفينة موسقة بالأفابيه والعقاقير الثمينة من الهند بطريق هرمز إلى البصرة. وفي البصرة أفرغت هذه السفن بضاعتها في سفن صغيرة فنقلتها هذه السفن إلى بغداد حيث استغرقت السفن حوالي أربعين يوماً^(١٠).

شهد القرن السابع عشر تنافساً بين القوى الأوروبية (هولندا - فرنسا - إنجلترا) للسيطرة على الخليج العربي، وكان للمرسوم الملكي الذي صدر عام

١٦٠٠م والذي أعطى شركة الهند الشرقية الإنجليزية الحق في احتكار تجارة الشرق مدة (١٥) عاماً، لغرض المساهمة في ميدان تجارة التوابل مع الهند والأقطار المجاورة لها، أثر في تطور التجارة الخليجية الهندية، إذ سرعان ما أدرك مؤسسو الشركة أن منتوجات الهند وخاصة الشيت (الخام الهندي) والنتراق سلع مربحة أكثر بكثير من التوابل، ولذلك أقاموا أول مركز في سورات على الساحل الغربي من الهند، ثم توالى تأسيسهم للمراكز في مختلف أرجاء الهند بما فيه القسم الشرقي منها^(١١).

الصلات التجارية بين الخليج العربي وبلاد الهند

(١٧٠٠ - ١٨٠٠م)

تزايدت الأهمية التجارية للخليج العربي مع إطلالة القرن الثامن عشر كونه يمثل طريقاً مهماً تمر خلاله البضائع وخصوصاً تلك القادمة من الهند^(١٢)، إذ كانت الأخيرة تعد أهم مناطق إنتاج الأخشاب، خشب الساج والنارجيل خاصة، وهي الأخشاب الرئيسية اللازمة لصناعة السفن. وكانت المنتجات الخشبية تمثل طلباً ملحاً بالنسبة للخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، لأن هذه المناطق فقيرة في الغطاء النباتي، والخشب يمثل لهم بضاعة ضرورية، فمنه كانت تصنع السفن التي مثلت عصب النشاط الاقتصادي للسكان كما استغل في بناء المنازل^(١٣)، إلى جانب ذلك فقد توارد العديد من التجار الهنود (البنجاب) إلى سواحل الخليج العربي ليمارسوا التجارة في موانئه ومدنه، وسرعان ما حازوا على سمعة واسعة فاقت شهرة بقية الهنود^(١٤).

أما السفن التجارية القادمة من الهند وموانئ الخليج العربي إلى البصرة، فكان يرسل قسم من بضائعها إلى بغداد عبر الطرق النهرية والقسم الآخر يحمل مباشرة إلى حلب عبر الصحراء . ويذكر الرحالة البريطاني بلاستيد (Blasted) الذي جاء إلى المنطقة في عام ١٧٥٠م، أن باشا البصرة كان يتدخل أحياناً لإجبار التجار لإرسال بضائعهم إلى بغداد وذلك للحصول على ضرائب إضافية في بغداد، لكن كان التجار يفضلون إرسالها عبر الصحراء مباشرة إلى حلب لقلة الضرائب والكلفة وتكون المخاطر محدودة جداً^(١٥) .

وخلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر تطورت تلك العلاقات التجارية بسبب نجاح أبناء الخليج العربي في بناء السفن الكبيرة التي مكنتهم من الوصول إلى السواحل الهندية^(١٦)، فيما شهدت تلك السواحل بالجانب الآخر نشاطاً تجارياً ملحوظاً . وأشار إلى ذلك الرحالة البريطاني كروس (Grose) الذي وصل إلى تلك المناطق عام ١٧٥٩م بالقول : "إن مدينة سورات أصبحت مركزاً مهماً للتبادل التجاري مع المناطق الأخرى إذ تنقل البضائع منها إلى موانئ الخليج العربي^(١٧) .

مقابل ذلك هاجر عدد من رجال التجارة الهنود والذين نزحوا من مدينة كيتش واستقروا في مسقط على الساحل العماني، وتزايد دورهم في المبادلات التجارية فأخذوا يتولون القيام بعمليات الاقتراض والأعمال المصرفية، فتركز نشاطهم في استيراد السلع الهندية كالمنسوجات والأدوية والأدوات المعدنية وغيرها مما تتطلبه حياة العرب، الأمر الذي أسهم في الازدهار التجاري الذي شهدته مسقط في أواخر القرن الثامن عشر^(١٨)، ومما يعزز ذلك ما أوردته المصادر البريطانية بالقول : "إن مسقط سوق لقسم كبير من التجارة بين الخليج والهند

وأن لها أسطولا مرموقاً وتجارها يبنون لأنفسهم في نواح متعددة من بلاد الهند أنواعاً مختلفة من السفن ذات الأشرعة المربعة القادرة على الحمولة الضخمة" لدرجة أن إمام عمان أحمد بن سعيد (١٧٤٩ - ١٧٨٣م) أصبح يتبادل الهدايا مع أمراء الهنود ويوقع الاتفاقيات التجارية مع الآخرين^(١٩).

ولعل من عوامل ازدهار التجارة بين الخليج العربي والهند خلال هذه الفترة هو أن ركاب السفن المحملة بالبضائع الواردة من الهند كانوا تجاراً في نفس الوقت، وكان يتم بيع بضائعهم بسرعة حال نزولها في الأسواق الخليجية، ومما يؤكد ذلك ما أورده الرحالة الدنماركي نيبور (Niebouhr) الذي زار الخليج العربي عام ١٧٦٥م بقوله: "ويتجمع التجار الهنود لبيعوا بضائعهم التي تعرض من خلال مزيدة علنية حيث يتم بيع معظمها، أما ما تبقى فيحمل إلى المناطق الداخلية من شبه الجزيرة العربية"^(٢٠)، وأشارت المصادر الروسية إلى ازدهار تلك التجارة التي تركزت في بوشهر ولنجه وبندر عباس والبصرة والمحمرة، وكان للهند دور فعال في هذه التجارة، فيما يستخرج أحسن أنواع اللؤلؤ من أرخبيل البحرين التي تساهم في موسم الصيد بقراية ٤٥٠٠ سفينة ويبلغ معدل الناتج السنوي حوالي ١٢,٥٠٠,٠٠٠ فرنك، كما يقع القسم الأكبر من ناتج اللؤلؤ بيد المراكبيين الهنود ويشحن من ميناء لنجة إلى بومباي^(٢١).

أما هرمز التي تقع في مدخل الخليج العربي فتعد بحكم موقعها الجغرافي مركزاً تجارياً مهماً، وينظر إليها على أنها أفضل المناطق التي تطل على البحار الشرقية وقتذاك، واشتهر سكانها بسفنهم الخاصة التي كانت تقوم بنقل البضائع المرسلة إلى جوا، كما تمتع تجارها بسمعة طيبة داخل منطقة الخليج العربي وخارجها، فقد ذكر أن سفنهم لا تفرغ أو تحمل قبل أن يتأكد قبطان السفينة من بضاعته^(٢٢)، وعلى ذلك حققت هرمز نجاحاً ملحوظاً في علاقاتها

التجارية مع بلاد الهند أسوة بالمدن الخليجية الأخرى وخاصة في التبادل التجاري مع مناطق شمال الخليج العربي، حتى غدت المركز الذي منه تتوزع البضائع عبر العراق إلى أسواق سواحل البحر المتوسط^(٢٣).

وحتى عام ١٧٧٣م كانت هناك حركة تجارية واسعة بين بندر عباس والبصرة وبوشهر ومسقط من جهة والبنغال وسورات من جهة أخرى. وقد امتصت الأسواق الفارسية البضائع المصدرة من الهند إلى بندر عباس وبوشهر، وكانت تلك البضائع تتألف من القماش القطني المطبوع والموسلين^(٢٤)، وكميات كبيرة من البضائع ذات أنواع مختلفة من البنغال وسورات، إضافة إلى السكر وحلوى السكر والآنية الخزفية والزنجبيل وكافور المسك والفلفل الأسود والكرم والتوابل الهندية والحديد والرصاص والفولاذ والصفائح، وكانت تصدر إلى الهند الحرير والصوف الكرمانلي والسجاد والتبغ والفاكهة والأفيون وماء الورد والنحاس والزرنيخ وأنواعاً مختلفة من الأدوية، وكمية كبيرة من الأموال على شكل قطع نقدية من الذهب والفضة^(٢٥).

أما صادرات الهند إلى البصرة فاشتملت على النيلة والشالات والحرير والقطن والسكر وأنواع مختلفة من التوابل والقماش القطني المطبوع وخشب السندل والحديد والرصاص والأرز والثوم، ولم يستهلك سوى جزء محدود من تلك البضائع في باشوية بغداد، وكان جزء كبير من تلك البضائع يذهب من البصرة إلى فارس، كذلك يرسل من البصرة إلى بغداد، ومن الأخيرة يتم التوزيع الفعلي لتلك البضائع الهندية^(٢٦)، ومما يبين تصاعد مكانة البصرة التجارية هو ما ذكره الرحالة البريطاني بارسونز (Parsons) الذي زار المدينة، إذ وصفها وكأنها السوق العظيم لمنتجات الهند وفارس واستنبول وحلب ودمشق وهي

مستودع منتجات تلك الأقطار حيث تأتي إليها القوافل من الشرق الأدنى وهي مزودة بالعملات الذهبية والفضية والمصبوغات النحاسية والحريز والجوغ الفرنسي والمجوهرات البندقية، ومن بلاد الهند المنسوجات القطنية والشال الكشميري والسكر والنيلة والقصدير والرصاص إضافة إلى التوابل^(٢٧)، وقد غادرت بغداد قوافل في كل اتجاه إلى سوريا عبر الصحراء لتذهب إما إلى حلب أو إلى دمشق وأصفهان وجورجيا والأناضول، ووصلت كمية كبيرة من تلك البضائع الهندية إلى الإسكندرية والقسطنطينية، ومن هناك كانت تنقل براً وبحراً إلى أوروبا وأجزاء مختلفة من بلاد البحر المتوسط^(٢٨).

وحينما تعرضت البصرة لمهاجمة واحتلال الفرس لها بقيادة كريم خان الزند عام (١٧٧٥ - ١٧٧٦) فقد أدى ذلك إلى ازدهار تجارة البحرين، حيث تركز جزء كبير من تجارة اللؤلؤ وتجارة الهند وموانئ الخليج العربي مع الأخيرة، وترتب على ذلك أن كثرت وارداتها المالية وانتعشت أوضاعها الاقتصادية^(٢٩)، إلا أن استقرار أحوال البصرة الداخلية بالفترة اللاحقة، مكنها من معاودة دورها التجاري أسوة بالكويت والزبارة ومسقط. إذ قدمت إليها عام ١٧٨٦م بعثة للملك تيبو سلطان من بلاد الهند لعقد اتفاقية تجارية مع ممالك البصرة وبهدف تعزيز التبادل التجاري بينهما^(٣٠).

شهد الربع الأخير من القرن الثامن عشر تنامي العلاقات التجارية الخليجية - الهندية، ومما أسهم في تطورها هو إصدار الدولة العثمانية عام ١٧٧٩م أمراً سلطانياً حرم على السفن المسيحية أن تبحر من السويس مما أكسب موانئ الخليج العربي أهمية تجارية وجعلها بمثابة المركز الذي تصدر منه البضائع الهندية إلى حلب واستنبول^(٣١)، إذ أصبح ميناء مسقط المحطة الرئيسية للسلع المتبادلة بين الهند وفارس والعراق وشبه الجزيرة العربية،

فكانت الصادرات الهندية تقابل بصادرات من تمرور البصرة وآلئى البحرين وأشرطة الذهب والفضة التي كانت تحملها القوافل القادمة من حلب، والنحاس من مناجم ديار بكر، فمعظم هذه الصادرات تمر بمسقط وهي في طريقها إلى الهند^(٣٢) .

على أن إقدام القواسم على إقامة مركز لاستقبال تجارة الهند في باسيدو بجزيرة خرج، قد أثار مخاوف الحكومة البريطانية على مصالحها في الخليج العربي وكانت تروم فرض سيطرتها على المنطقة، وحاول القواسم توزيع هذه التجارة في محيطهم الخليجي، ولكن شركة الهند الشرقية البريطانية وقد رأت تأثر تجارة وكالتها في بندر عباس من نشاط القواسم، اعتدت على مقر تجارتهم، وانتهى الصراع بين القواسم والبريطانيين بالحملة العسكرية البريطانية على رأس الخيمة وموانئ عمان عام ١٨١٩م^(٣٣) .

إلا أن من الأمور المثيرة للانتباه بصدد طبيعة التجارة بين الهند والخليج العربي طيلة القرن الثامن عشر، أن قيمة الصادرات الهندية إلى الخليج العربي فاقت قيمة الواردات ولم تصل سوى كميات قليلة من البضائع العربية إلى الهند، لم يشذ عن ذلك سوى تمرور باشوية بغداد وآلئى البحرين، ومن القيمة الإجمالية لصادرات منطقة الخليج العربي من التمرور والتي تخمن قيمتها بمليون روبية بومبية، صدر قسم كبير منه إلى الهند، بينما صدر جزء كبير من الآلئى التي قدرت قيمتها بـ ٥٠٠ ألف روبية إلى الهند أيضاً، أما بالنسبة إلى فارس فإنها لم تكن لتنتج سلعاً نفيسة بصورة كافية لبيعها في الهند، أو أن تنتج كميات كبيرة إلى حد يساعدها على الاحتفاظ بميزان تجاري مؤات^(٣٤) .

تطور الصلات التجارية بين الخليج العربي والهند (١٨٠٠ - ١٩٠٠ م)

مع إطلالة القرن التاسع عشر نشطت السفن الخليجية في موسم بيع التمر، فبعد أن يتم شحنها بالتمر من البصرة يتجه معظمها إلى الهند، بينما البعض الآخر يبحر إلى حضرموت وعدن والبحر الأحمر نحو شرق أفريقيا، وخلال رحلتهم التجارية يتوقف التجار في مدينة أو مدينتين من تلك المدن الصغيرة المنتشرة على السواحل الجنوبية للجزيرة العربية لتبادل السلع مع سكانها، إذ تباع هناك التمر العراقية التي عبثت في البصرة وكذلك الحمولات الأخرى كحزم الأقمشة وأكياس السكر التي اشترت من أسواق الكويت وعدن، وإذا صادفهم كساد خصوصاً في بيع التمر يضطر هؤلاء التجار إلى البقاء في تلك الجهات فترة أطول قبل الإبحار إلى الهند لنقل الأخشاب وغيرها من السلع^(٣٥).

أما تجارة اللؤلؤ التي تعد الهند سوقها الرئيسية، فقد ازدهرت هذه التجارة التي تعتمد على اللؤلؤ المستخرج من أعماق الخليج العربي، حتى أن بعض تجارها كانوا يسافرون إلى بومباي أو يرسلون بضاعتهم إليها، وهناك يتم تصنيف اللؤلؤ وإعداده للتصدير إلى الأسواق الأوروبية، فيما كانت أجزاء منه ترسل إلى بغداد وخاصة اللآلئ البيضاء، أما اللآلئ الصفراء فلها سوق رائجة في الهند، الأمر الذي انعكس إيجابياً على تزايد أعداد السفن العاملة في الغوص على اللؤلؤ والتي ذكر أن سفن أسطولها والتي كانت تخرج من البحرين وحدها عام ١٨٣٣م، بأنها مكونة من ١٥٠٠ بعثة دفعة واحدة^(٣٦)، وعلى ما يبدو فإن

هذا الانتعاش التجاري قد دفع بالسلطات المحلية في بومباي على فرض المزيد من الرسوم والضرائب الجمركية على السفن البحرينية، مما اضطر الشيخ محمد بن خليفة شيخ البحرين عام ١٨٤٣م إلى تقديم شكوى للمقيم البريطاني بروس (Bruce) منتقداً تلك الإجراءات التي ألحقت الضرر بالاقتصاد البحريني وهدد بأنه ما لم يتم التوقف عن فرض تلك الرسوم المالية، فإنه سيجد نفسه مضطراً لأن يضع نفسه تحت حماية الدولة العثمانية^(٣٧).

إلا أن الأوضاع تغيرت خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر حيث ذكر أن تجار اللؤلؤ (الطواشون) كانوا يتاجرون باللائى المختلفة الأنواع والأحجام، والتي تباع بالمدن الهندية بمبالغ عالية جداً وصار الإقبال عليها شديداً من قبل المهرجات (الأمراء) الهنود الذين كانوا يدفعون فيها مبالغ خيالية، وقد تزايد عدد السفن العاملة بالغوص على اللؤلؤ كما ذكر الرحالة البريطاني بلجريف (Palgrave) عام ١٨٦٢م، بأنها لا تقل عن ٢٠٠٠ - ٣٥٠٠ سفينة^(٣٨)، وحسب تقرير الكولونيل بيلي (Pelly) المقيم البريطاني في الخليج العربي، فقد قدرت إيرادات الساحل الغربي من اللؤلؤ عام ١٨٦٣م بـ ٤ ملايين دولار، حصة البحرين منها ٣,٥ مليون دولار^(٣٩).

أصبحت البحرين في نهاية القرن التاسع عشر أكبر مركز تجاري في منطقة الخليج العربي، وأصبح حجم تجارتها يشكل حوالي ٤٥,٧ ٪ من مجموع حجم التجارة في موانئ الخليج العربي المختلفة، وأشارت المصادر التاريخية إلى أن موانئ البحرين باتت تدار خلال هذه الفترة من قبل الهنود المقيمين في البلاد، مقابل دفع مبالغ معينة للاحتفاظ بهذا الامتياز، وكونت صادرات الهند حوالي ٣٥,٢١ ٪ من مجموع الواردات، وقدرت ذات المصادر أن حوالي ٤٧,٢٠ ٪ من مجموع الصادرات البحرينية كان يصدر إلى الهند^(٤٠).

والواقع أن سبب امتلاك البحرين لذلك العدد الكبير من السفن وتزايد إيراداتها المالية المتأتية من تجارة اللؤلؤ، إنما يعود إلى أن مغاصها كان مشهوراً منذ عصور تاريخية قديمة وهو أكبر مغاص للؤلؤ في العالم^(٤١)، إلى جانب كونها مؤلفة من مجموعة من الجزر وتمتعها بموقع جغرافي متميز جعل منها معبراً للتجارة ما بين الهند والبصرة، الأمر الذي حتم على السكان الاهتمام بصناعة السفن لأنها تعد الوسيلة الوحيدة للمواصلات بين الجزر البحرينية والعالم الخارجي، وعلى ذلك احتلت مركز الصدارة في عمليات صيد اللؤلؤ الذي كان يتم تصديره إلى الموانئ والمدن الهندية^(٤٢).

من جانب آخر احتلت مسقط مكانة تجارية وأصبحت مركزاً لتجارة الأسلحة في الخليج العربي بالنصف الثاني من القرن التاسع عشر والتي تجد طريقها عبر بلاد فارس وأفغانستان الأمر الذي أثار القلاقل والاضطرابات على الحدود الشمالية الغربية للهند، مما دفع سلطان مسقط عام ١٨٩٨م إلى منع تصدير تلك الأسلحة عبر بلاده إلى فارس والهند^(٤٣) فيما أشارت الوثائق البريطانية إلى وجود تجارة الرقيق والتي كان يتم تبادلها عبر موانئ البحر الأحمر والخليج العربي والمناطق المطلة على الساحل الغربي لبلاد الهند^(٤٤).

ومع النشاط الاقتصادي البريطاني المتزايد في الخليج العربي واحتكار بريطانيا لتجارة المنطقة، بدأت تظهر أعداد كبيرة من الرعايا الهنود تقيم في موانئ الخليج العربي، يعملون وكلاء للشركات والمصالح البريطانية، وكان هؤلاء الهنود يحملون بطبيعة الحال الجنسية البريطانية ويتمتعون بنظام الامتيازات الذي تفرضه الهيمنة والاتفاقيات البريطانية مع أهل الخليج، وقد اصطدم الشيخ قاسم بن محمد بن ثاني حاكم الدوحة وهو الميناء الناشئ الجديد

في منتصف القرن التاسع عشر مع هؤلاء الرعايا البريطانيين الذين أضروا بمصالح رعاياه ومصالح تجارته الشخصية عام ١٨٨١م، وهنا تدخل البريطانيون وهددوا الشيخ قاسم الذي هدد بدوره بطرد كل هؤلاء الهنود من الدوحة، وفعلاً قام بتنفيذ وعده وتعرض لضرب قلعته بمدافع المراكب البريطانية، وقد فسر الوكيل البريطاني في البحرين تصرفات الشيخ قاسم بن ثاني بأنه صدى لما وصل إلى علم تجار اللؤلؤ العرب في بومباي من أخبار ثورة الزعيم أحمد عرابي في مصر ضد النفوذ الأجنبي^(٤٥).

أما قطر التي اشتهر عموم سكانها بنشاطهم البحري حتى قال عنهم المستشرق الروسي آداموف : "إنهم يقضون كل وقتهم على متن سفنهم ولا يسكن على الساحل سوى النساء والأطفال والشيخوخة"^(٤٦)، فلا عجب أن امتلك القطريون أسطولاً لصيد اللؤلؤ في مياه الخليج العربي بلغ تعداداه حوالي ٨١٧ سفينة خلال القرن التاسع عشر عمل فيه قرابة ١٣٠٠ رجل، إضافة إلى وجود ١٤٠ سفينة لنقل التجارة إلى البحرين المجاورة، فيما أدت جزيرة قشم دوراً تجارياً مماثلاً للساحل الشرقي من الخليج العربي في أواخر القرن المذكور، إذ امتلك سكانها الكثير من السفن والتي كان لها دور ملحوظ في مواسم صيد اللؤلؤ بشكل مستمر، وذكر أن عددها قارب الخمسين سفينة عام ١٨٩٠م، أما مشيخات الساحل العماني فقد اشتهرت هي الأخرى بنشاطها التجاري البحري، حيث امتلكت كل من رأس الخيمة وأم القيوين وعجمان ودبي وأبوظبي سفناً لصيد اللؤلؤ بلغ تعدادها ١٢١٥ سفينة عمل فيها نحو ٢٠٤٥ شخصاً^(٤٧).

في الوقت ذاته فإن السفن العربية العاملة في الخليج العربي كانت تصل إلى موانئ الهند مثل كلكتا وبومباي، وهي تنقل تمور العراق والاحساء وعمان إلى

شبه القارة الهندية للحاجة الغذائية إليها، وتتم مقايضة تلك التمور بمواد أخرى مطلوبة في صناعة السفن، كالخشب والحبال المصنوعة من ألياف جوز الهند والخيوط من كلكتا والمسامير من بلاد الهند وغيرها^(٤٨)، وتحدث الأب أنستاس الكرمللي عن تجارة التمور قائلاً : "إذا حان ميقات موسم التمر اشترى التجار كميات وافرة من هذا الثمر وحملوها على السفن الشراعية وذهبوا بها إلى الهند فيقايضونها هناك بأموال أخرى من أنسجة وأثاث وأدوات أخرى فرنجية ونحو ذلك ثم حملوها على نفس تلك السفن ورجعوا بها إلى مناطق الخليج العربي فيبيعونها بالدرهم"^(٤٩)، أما تمور القطيف فأغلبها يصدر إلى عمان والبحرين أو بطريق البحرين إلى الهند، واعتبرت تمور العراق أهم صادراته وتشحن جميعها من ميناء البصرة، إذ كانت التمور من نوع الزهدي يلقي رواجاً في أسواق الهند، وبلغت مجموع صادرات البصرة منه في عام ١٨٩٦م ٥٧,٤٠٠ صندوق أرسلت إلى بومباي ومناطق أخرى^(٥٠).

أما الفحم الحجري والذي تكثر مناجمه في جزيرة قشم وهرمز فكان يصدر إلى مسقط وزنجبار وبومباي إلى جانب تصاعد الفعاليات التجارية لميناء بندر عباس الذي يعد محطة مهمة لتجارة جنوب فارس، كما أدى دور الوسيط في تصدير المنتجات الهندية مثل الشاي والشحاط التي تصله من مدن خراسان وهرات وكابل التي توجد فيها الوكالات الهندية، فضلاً عن ذلك فقد شهد ميناء لنجة ازدهاراً تجارياً إذ كانت تمر به خطوط الملاحة البحرية بانتظام، ومن هذا الميناء وزعت تجارة ومصنوعات بومباي على إمارات الساحل العماني والبحرين وقطر^(٥١).

تشكل تجارة الخيول في الخليج العربي سوقاً رائجة في الهند لكونها تستخدم أساساً في الحروب، بالإضافة إلى الرغبة في امتطائها نظراً لما في ركوبها من جمال وهيبة، لذلك سارع أمراء الهند إلى شرائها، وتحدثت المصادر

النجدية عن تجارة الخيول بالقول : "التجارة التي يتعاطاها أهل تلك الأرجاء هي الخيل والإبل وكلاهما من أحسن ما وجد من جنسيهما في الدنيا كلها جميعاً، فيذهب بالخيول مثلاً إلى بلاد الهند"^(٥٢)، وكانت الخيول الشمرية تجلب من داخل الجزيرة العربية ويتولى تجار الخليج العربي إرسالها إلى الهند، والتي قدر عددها عام ١٨٦٣م بحوالي ٦٠٠ حيوان وبسعر ٣٠٠ روبية للرأس الواحد^(٥٣)، وتعتبر بومباي السوق الذي تصدر إليه خيول الخليج العربي، ويتم بيع صادرات الخيول من الجزيرة العربية عن طريق البحر من مرفأ البصرة في طريقها إلى الهند، وأشارت المصادر التاريخية بأن البصرة كانت المكان الطبيعي لشحن الخيول التي تربي في العراق أو في ولاية بغداد بصفة رئيسية، إلى جانب تصدير معظم خيول نجد ومناطق الخليج العربي، واستناداً لذلك فقد أوردت المصادر البريطانية لعام ١٨٩٣م تصاعد أعداد الخيول التي يتم تصديرها إلى المرافئ والمدن الهندية في أواخر القرن التاسع عشر^(٥٤).

أما البحرين فقد ظلت محتفظة بسمعتها وثقلها التجاري أواخر القرن التاسع عشر، حيث عرفت كمحطة تجارية تشتهر ببيع الخيول العربية، وفي النامة عند باب البحرين توجد مخازن هندية كبرى تقدم كل ما يباع من بضائع مختلفة^(٥٥)، يفد إليها سكان داخل شبه الجزيرة العربية الذين كانوا يحتاجون إلى البضائع الهندية كالعقاقير ومواد الملابس والتوابل، كما تطورت تجارة مسقط جراء تنامي صادراتها مع الموانئ والمدن الهندية بحكم اشتها أهلها بالملاحة والتعامل التجاري^(٥٦).

أما البصرة فقد أصبحت في النصف الأول من القرن التاسع عشر من أهم مراكز التجارة في الشرق، فغالبا ما كانت تغد إليها الكثير من سلع الهند وتنقل عبرها إلى فارس وسوريا وجزيرة العرب والأناضول، كما أن جزءاً منها يصل إلى سواحل البحر المتوسط حيث تنقل إلى أوروبا، فضلاً عن ذلك فقد كانت تأتي

الكثير من صادرات هذه البلاد إلى البصرة وتنقل منها إلى بلاد الهند^(٥٧)، ومما يؤكد ما ذهبنا إليه هو ما أورده الرحالة فريزر (Fraser) الذي زار سوق الشيوخ التي تعد إحدى توابع البصرة عام ١٨٣٠م، مشيراً إلى نشاطها التجاري المتميز إذ قال عن تجارة المدينة : بأنها رابحة ولاسيما في السكر والقهوة والأعشاب الطبية والنيلة وسائر المنتجات الهندية الأخرى حيث كانت ترسل إلى بغداد ودمشق، وكان لبعض تجار سوق الشيوخ علاقات تجارية مع ميناء بوشهر وبومباي^(٥٨)، وتساعد النشاط التجاري للبصرة في النصف الثاني من القرن المذكور، واستناداً إلى المصادر البريطانية فإن الجدول الآتي يبين أهم المواد المصدرة من البصرة إلى الهند عام ١٨٥٧م وأقيامها :

المادة	قيمتها
الخيول	٥,٠٥٩,٥٠٠ روبية
الأحجار الكريمة	٧٧,٠٨٦ روبية
الحزير	٣٥,٨٨٢ روبية
الصوف	٥٥,٩٩٢ روبية ^(٥٩)

من جانب آخر يلاحظ أن بعض مناطق الخليج العربي كانت تقوم باستيراد القماش من الهند، فقد روى لنا الرحالة الأمريكي لوشر الذي زار شمال الخليج العربي عام ١٨٦٨م : "إنه كان بين مسافريه تاجر عربي غني جداً وكان قد حمل معه فوق السطحة عدة مئات من البالات لقطع القماش كان قد اشتراها من بومباي"^(٦٠)، إلى جانب استيراد الأخشاب بخاصة من الهند وحبال السفن وقماش أشرعتها والتي تدخل في صناعة السفن العربية الخليجية بأنواعها المختلفة والملابس والحبال، فضلاً عن تجارة الأسلحة التي اشتهرت

بها مسقط، خاصة بعد أن تمكن التاجر الفرنسي (المسيو جوجير) من إقامة مركز فيها يتعاطي فيه تجارة الأسلحة، ومن هناك كان يبعث بالسفن التابعة له والتي ترفع العلم الفرنسي^(٦١)، كما ازدهرت تجارة التوابل والجلود، الأمر الذي أسهم في ازدياد وارداتها التي تأتيها من بلاد الهند^(٦٢)، وللدلالة على ذلك ما ذكرته المصادر التاريخية بأن صادرات الهند إلى الخليج العربي قد فاقت قيمة الواردات منها، وكانت التمور تحتل مركز الصدارة في صادرات الخليج العربي، وتستهلك بلاد الهند ما يقارب الـ ٧٠ ٪ من مجموع التمور المصدرة إلى مختلف بقاع العالم، بينما يحتل الأرز مركز الصدارة في صادرات الهند إلى الخليج العربي^(٦٣)، وهو أمر عزز من قدرات سكان الخليج العربي الاقتصادية رغم تعرض المنطقة برمتها للأطماع الأجنبية واشتداد الصراع العثماني - البريطاني للسيطرة عليها في الربع الأخير من القرن التاسع عشر .

في ختام هذا البحث يتبين لنا أن دراسة تاريخ العلاقات التجارية بين شبه القارة الهندية ومنطقة الخليج العربي قد أثبتت تنامي وتأثر الصلات التجارية بين الجانبين، والتي اتسمت بالديمومة رغم ما عتراها من عراقيل، كما أنها لم تقتصر على فترة زمنية معينة، رغم الأحداث السياسية التي تعرض لها الخليج العربي، على أن ما يميز هذه العلاقات ما حققه سكان الخليج العربي من إفادة مالية متأتية من تجارة الترانزيت التي كانت تمر بمياهم وأراضيهم في طريقها إلى بلاد الهند^(٦٤)، ولعل من الضروري القول أن ما شد من أواصر تلك الصلات التجارية، ما قام به التجار العرب من دور في توسيع تبادلهم التجاري مع التجار الهنود ونجاحهم بالتالي في إرساء دعائم تلك العلاقات المتميزة مع المرافئ البحرية الهندية وبيوتاتها التجارية .

د. صبري فالح الحمدي

الجامعة المستنصرية

كلية التربية - قسم التاريخ

المراجع

- ١ - هاري ساكس، عظمة بابل موجز حضارة وادي الرافدين، ترجمة د. عامر سليمان، بغداد ١٩٨٢م، ص ٢٧٣ .
- ٢ - س. ب. مايلز، الخليج بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبد الله، سلطنة عمان، ١٤٠٢هـ/ ١٩٨٢م، ص ٢٧٦ ؛ د. خلدون النقيب، المجتمع والدولة في الخليج والجزيرة العربية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت ١٩٨٩م، ص ٤٤-٤٥ .
- ٣ - د. محمود علي الداود، الخليج العربي والعمل العربي المشترك، بغداد ١٩٨٠م، ص ٢٩ .
- ٤ - جون ب. كيللي، بريطانيا والخليج ١٧٩٥ - ١٨٧٠م، ترجمة محمد أمين عبد الله، ج ٢، سلطنة عمان (د. ت) ص ٢٧٧ .
- ٥ - لمزيد من التفاصيل أنظر توفيق الفكيكي المحامي، العلاقات التاريخية والثقافية بين الهند والبلاد العربية، مجلة الاعتدال، ع ٣، وس ٦، النجف الأشرف، جمادى الثانية ١٣٦٥ هـ/مارس ١٩٤٦م، ص ١٦٦ .
- ٦ - أنظر : Joseph Needham, Science and Civilization in China, Vol. I, Cambridge, 1971, P. 179 .
- ٧ - الداود، ملامح التاريخ السياسي الحديث لمنطقة الخليج العربي، مجلة الخليج العربي، ع ٨، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة ١٩٧٧م، ص ١١ .
- ٨ - د. عادل محي الدين الألوسي، الصلات التجارية بين الخليج العربي وجنوب شرقي آسيا في العصر العباسي، مجلة الخليج العربي، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ع ٣ - ٤، ١٩٨٤م، ص ٨٨ .
- ٩ - أنظر : د. رمزية عبد الوهاب الخيرو، تجارة الخليج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري، بغداد ١٩٨٧م، ص ١٢١ - ١٢٢ ؛ الفكيكي المحامي، المصدر السابق، ص ١٧٠ - ١٧١ .
- ١٠ - راوولف ليونهارت، رحلة الشرق إلى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين ١٥٧٣ - ١٥٧٤م، ترجمة سليم طه التكريتي، بغداد ١٩٧٨م، ص ٢١ .
- ١١ - د. مصطفى عبد القادر النجار، شركة الهند الشرقية ملامحها وأبرز سماتها في الخليج العربي

- ١٦٠٠ - ١٨٥٨ م)، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، ع ١٥، س ١٤، تموز ١٩٧٨ م، رجب ١٣٩٨ هـ، ص ١٠٢.
- ١٢ - Johns, Hopkins, The Persian Gulf states, London, 1981, p. 42.
- ١٣ - ج ج لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج ٢، ترجمة ديوان حاكم قطر، الدوحة ١٩٦٧ م، ص ٢٣٠.
- ١٤ - La Roque, A Voyage to Arabia the Happy in the years between (1708-1713) London, 1726, p. 123.
- ١٥ - د. فلاح عبد الحسين وآخرون، طريق بصرة - حلب للقوافل التجارية كما وصفها الرحالة الأوروبيون في العصر الحديث، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، ع ٥٨، س ١٥، شعبان ١٤٠٩ هـ/نيسان ١٩٨٩ م، ص ٥٨.
- ١٦ - إبراهيم خليل، قصة المراكب والسفن في الخليج العربي، مجلة الجامعة، ع ١٠، الموصل، تموز ١٩٧٦ م، ص ٢٢.
- ١٧ - C. Grose, A Voyage to The East Indies, V. II, London, 1772, p. 321.
- ١٨ - لمزيد من التفاصيل أنظر مايلز، المصدر السابق، ص ٣٧٥.
- ١٩ - Report on the Commerce of Arabia and Persia by Samwel Monesty and Herfore Johnes, 15 August 1970، كيلي، المصدر السابق، ص ١٤.
- ٢٠ - M. C. Niebouhr, Travels through Arabia and other countries in the East, Vol. II, Edinbough, 1792, p. 388.
- ٢١ - أنظر: آداموف، التجارة الدولية في الخليج العربي خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ترجمة د. نوري عبد البخيت، مجلة الخليج العربي، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ع ٩، ١٩٧٨ م، ص ١١٣ و ١١٧.
- ٢٢ - Niels Steensguard ; The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, Cehe university of Chica press, Chicago and London, p. 200.
- ٢٣ - The Desert Route to India, edited by Douglas Carruthers, London, 1929, p. xii.
- ٢٤ - الموسيلين، نسيج قطني يمتاز بالرقعة.
- ٢٥ - د. عبد الأمير محمد أمين، المصالح البريطانية في الخليج العربي (١٧٤٧ - ١٧٧٨ م)، تعريب هاشم كاطع لازم، مراجعة مكي حبيب المؤمن، بغداد ١٩٧٧ م، ص ٢١٠ - ٢١١.

- ٢٦ - لمزيد من التفاصيل أنظر أمين، سجلات يوميات مقيمة البصرة (١٧٩٨ - ١٨١١م)، مجلة المؤرخ العربي، ع ١٤، ١٩٨٠، ص ٢٣٤؛ نفس المؤلف، المصالح، ص ٢١١ - ٢١٢.
- ٢٧ - Abraham Parsons; Travels in Asia and Africa, London, 1808, pp. 154-155.
- Ibid, p. 155. - ٢٨
- R. Haghes, Thomas; Selections From the Records of the Bombay - ٢٩ government, Historical and other information connected with the province of Oman, Muscat, Bahrain, and other places in the (Persian) Arabian Gulf. (new series no. XXIV) Bombay, 1850, pp. 363-364.
- ٣٠ - د. أحمد حسن القهواتي، أضواء على تجارة البصرة في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، مجلة المؤرخ العربي، ع ٢، ١٩٨٠، ص ٢١-٢٢.
- ٣١ - أنظر: د. عبد العزيز محمد الشناوي، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، ج ٢، القاهرة ١٩٨٠م، ص ٧٣٣ - ٧٣٤.
- ٣٢ - د. بدر الدين الخصوصي، دور الموانئ الخليجية في قيام المنافسات الدولية في منطقة الخليج، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الندوة العلمية الثانية (١٢ - ١٩ نيسان) ١٩٨٥م، ص ٢٣.
- ٣٣ - أنظر: د. محمد مرسي عبد الله، الخلفية التاريخية لموانئ الخليج، مجلة المؤرخ العربي، ع ٢٨، س ١١، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م، ص ٨ - ٩.
- ٣٤ - أنظر: أمين، المصالح، ص ٢١٣.
- ٣٥ - د. نجاة عبد القادر الجاسم القناعي، د. الخصوصي، تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، ١٩٨٢م، ص ١٨٧.
- ٣٦ - محمد جابر الأنصاري، لمحات من الخليج العربي، ١٩٧٠م، ص ٦٥.
- Thomas; op. cit. p. 418. - ٣٧
- W.G., Palgrave; Narrative of a years Journey Through Central and - ٣٨ Eastern Arabian (1862-1863), vol. II, London, 1865, p. 214.
- J-A; Saldanha; precisof correspondence Regarding the affairs of the - ٣٩ (Persian Gulf), vol. II, (1834-1871), Calcutta, 1906, (Reprinted in 1986) p. 1220.

- ٤٠ - لمزيد من التفاصيل أنظر : خالد خليفة الخليفة، تجارة البحرين منذ فتح العتوب وحتى ظهور النفط، مجلة الوثيقة، ع ٧، س ٤، شوال ١٤٠٥هـ/تموز ١٩٨٥م، ص ٣٢-٣٧ .
- ٤١ - رزوق افندي عيسى، مغاصات اللؤلؤ، مجلة لغة العرب، مج ١، ج ١٢، جمادى الآخرة ١٣٣٠هـ/أيار ١٩١٢م، ص ٤٨٤ .
- ٤٢ - أنظر : كاظم باقر علي، البحرية الفارسية في الخليج العربي، جامعة البصرة، ١٩٨٢م، ص ٧٠ .
- ٤٣ - د. جاد محمد طه، تجارة الأسلحة في غرب آسيا، المجلة التاريخية المصرية، مج ١٧، القاهرة ١٩٧٠م، ص ١٧٠ .
- ٤٤ - Secret Letter from India to Foreign Office, no. 127, dated on the 22nd May 1870, quoted in G-u, Aitchison; A collection of Treaties Engagements and Sands Relating to India and Neighboring Countries, vol. 7, Calcutta 1933, p. 46.
- ٤٥ - مرسي عبد الله، المصدر السابق، ص ٩ .
- ٤٦ - أنظر ألكسندر أداموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ج ١، ترجمة د. هاشم صالح التكريتي، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ١٩٨٩م، ص ٧٢ .
- ٤٧ - لمزيد من التفاصيل أنظر : باقر علي، المصدر السابق، ص ١٣٧ و ١٧٠ .
- ٤٨ - Saldanha, op. cit, p. 122.
- ٤٩ - الأب أنستاس الكرملي، الكويت، مجلة المشرق، ع ١١، س ٧، بيروت، حزيران ١٩٠٤م، ص ٥١٠ .
- ٥٠ - أنظر لوريير، المصدر السابق، ص ٣٢٩٩ - ٣٣٠١ .
- ٥١ - آدموف، التجارة الدولية، ص ١١٤ - ١١٧ ؛ مرسي عبد الله، المصدر السابق، ص ٩ .
- ٥٢ - سليمان الدخيل، أخلاق أهل نجد، مجلة لغة العرب، مج ١، ج ٢، بغداد، شعبان ١٣٢٩هـ/آب ١٩١١م، ص ٦٤ .
- ٥٣ - R. Bayly, Winder; Saudi Arabia in the Nineteenth Century, New York, 1905, p. 2140.
- ٥٤ - د. شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١ - ٩٠٤هـ/٦٦١ - ١٤٩٨م)، عالم المعرفة (١٥)، ذو الحجة ١٤١٠هـ/يوليو ١٩٩٠م، ص ٢٣٠ ؛ أمين، المصالح، ص ٢١٣ ؛ لوريير، المصدر السابق، ص ٣٣٣٧ .

٥٥ - Fereydaum, Adamiyt; Bahrain Islands, A legal diplomatic Study of the British-Iranian controversy, New York, 1935, p. 3;

جاء بيبري، الخليج العربي و تعريب نجدت ماهر، سعيد الغز، بيروت ١٩٥٩م، ص ١٦١ .

٥٦ - Andrew, Crrichon; History of Arabia and its people, London and Edinburgh, 1852, p. 526

٥٧ - J.S, Buckingham; Travels in Asia, Media and Persia, London, 1829, p. 463.

٥٨ - Baillie Fraser; Travels in Kordstan Mesopotamia, vol. II, London, 1840, pp. 105-112.

٥٩ - Saldanha, op. cit, p. 25.

٦٠ - أ. لوشر، الكويت عا ١٨٦٨م، ترجمة عبد الله ناصر الصانع، ١٩٥٩م، ص ١١-١٢ .

٦١ - لمزيد من التفاصيل أنظر : لوريمر، المصدر السابق، ص ٣٧٢٨ .

٦٢ - القهواتي، دور البصرة التجاري في الخليج العربي، ١٨٦٩ - ١٩١٤م، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ١٩٨٠م، ص ١٤٦ .

٦٣ - أنظر د. عبد المالك خلف التميمي، تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث، الحولية الثانية الرسالة الثامنة والأربعون، جامعة الكويت، ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٧م، ص ٢٠ .

٦٤ - المصدر نفسه، ص ٥٠ .